

Adler 2.5 Liter Cabriolet (1937–1939)

MOTORNYTT måndag 16 december
Föregående fredag 13 december

1. **Klimatbonus till alla gasbilar, även efterkonverterade**
2. **Volkswagens nya satsning: Längre serviceintervall**
3. **Kinesiska elbilarna – nu är de på väg till Europa**
4. **Så firar Bentley Pikes Peak-rekordet**
5. **Provkörning av Bentley Flying Spur W12**
6. **Minotto Barchetta med Ferrari-V12:a under det vackra skalet**
7. **Blir det här Cybertrucks värsta konkurrent?**
8. **Nya ellastbilen som hotar Volvo och Scania: "Som ett godståg"**
9. **Kalashnikov visar eldriven motorcykel-prototyp**
10. **Mercedes-Benz SLK**
11. **Grattis Dodge & Chrysler Aspen!**

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

1. Regeringsbeslut: Klimatbonus till alla gasbilar, även efterkonverterade

Mattias Rabe, 6 december 2019

Regeringen har beslutat att om förändringar i förordningen om så kallade klimatbonus-bilar. Bland annat kommer nya bilar som efterkonverteras till gasdrift innan de når slut-kund att få ta del av klimatbonusen på 10 000 kronor.



När bonus/malus-fordonsskattesystemet infördes den 1 juli 2018 inkluderades även gasbilar i bonusdelen. 10 000 kronor subventioneras gasbilar med – om bilen i fråga är gasdriven från fabrik. Men många gasbilar lämnar fabriken som bensinbilar och konverteras till gasdrift först innan slutkund hämtar ut sin nya gasbil. Dessa efterkonverterade gasbilar har inte varit berättigade klimatbonusen, men det har regeringen nu ändrat på efter ett beslut under onsdagen.

– Det är mycket positivt att klimatbonusen lett till en kraftig ökning av elbilsförsäljningen. Nu breddar vi den så att det är möjligt att få en bonus även om bilen exempelvis inretts särskilt för hantverkare, anpassats för personer med en funktionsvariation eller konverterats till gasdrift, säger miljö- och klimatminister Isabella Lövin.

Det är alltså inte bara efterkonverterade gasbilar som påverkas av det beslutet utan även exempelvis laddhybrider som i efterhand anpassas för personer med funktionsnedsättning eller elbilar som anpassas till hantverkare.

Ett annat beslut som regeringen tog under gårdagen var den om att klimatbonusbilar, i och med omställningen till WLTP vid fordonsskatteberäkningen från och med den 1 januari 2020, får släppa ut maximalt 70 gram koldioxid per kilometer. Gränsen har hittills legat på 60 gram per kilometer. Detta skrev vi om redan i september.

2. Volkswagens nya satsning: Längre serviceintervall

Redaktören bytbil 2019-12-06

Trött på dyr bilservice varje år? Med start från och med nya Golf 8 börjar Volkswagen med ett nytt servicekoncept – bilen behöver bara servas vartannat år.



Volkswagen introducerar med lanseringen av Golf 8 ett nytt servicekoncept som innebär att bilen inte behöver servas varje år. Det är nu 24-månaders intervall som gäller. Nyordningen gäller alla marknader i Europa.

Den nya serviceupplägget ersätter det tidigare upplägget med stor och liten service, där olja skulle bytas senast efter ett år eller 1500 mil.

Nu blir det en longlife-service igen som är giltig i upp till två år. Det kommer därför bara att finnas stora servicar i framtiden, så att det blir så mycket billigare är inte säkert.

I Tyskland lovar dock Volkswagen ett enhetligt underhållsinnehåll och mer transparenta priser.

Enligt tyska medier kommer det nya underhållskonceptet gradvis att utvidgas till att omfatta alla modeller av Volkswagen när nya modeller introduceras.

Även svenska Volkswagen bekräftar att det blir ett nytt serviceupplägg från och med nya Golf.

– Detta kommer att gälla även för Sverige, men vi har kvar flexibelt serviceintervall för oljeservice, max 3000 mil beroende på körsätt, säger Volkswagens svenska informationschef till BytBil.

3. Kinesiska elbilarna – nu är de på väg till Europa

Av Birgit Priemer, publicerad 2019-12-07, 06:15

Sakta men säkert börjar även genomsnittssvensken känna igen de största kinesiska bilmärkena, men än så länge har inget av dessa lyckats etablera sig på våra breddgrader. Geely, Lynk & Co och Byton ska äntligen ändra på detta, men har de vad som krävs?



Från en stormakt i skuggan av västvärlden till en global storspelare. Kinas och Geelys utveckling har gått i en rasande takt. Det unga företaget (grundat 1986) har varit i rampljuset sedan man tog över Volvo 2010 och nu senast som ny stor aktieinnehavare i Daimler.

I samband med insteget hos Daimler ingick Geely ett joint venture-samarbete med Mercedes där den kinesiska giganten står för utvecklingsarbetet för nästa generation Smart. Från och med 2022 byggs stadsbilen i Kina och "med en större produktportfolio än någonsin tidigare" enligt An Cong Hui, Geely Holding Groups president och samtidigt grundaren Li Shufus högra hand.



På hemmaplan är intresset gigantiskt för de nya bilmärkena.



Men Geely spelar inte bara nyckelrollen hos Daimler. Koncernen som skapade rubriker när man tog över det engelska traditionsmärket Lotus har redan lyckats bygga ett imperium i sitt eget land, vars centrum ligger i Hangzhou, en och en halv timme utanför Shanghai.

Koncernens strävan efter tillväxt är högst påtaglig här. Inte bara på grund av det 706.000 kvadratmeter stora fabriksområdet, som i ärlighetens namn är så stort att man blir mållös, utan även för att man bygger ut det angränsande områdena i sanslös takt. Mer än 30 skyskrapor skjuter ur marken snabbare än ett gäng champinjoner, omgivna av ett gigantiskt nöjesfält komplett med pariserhjul.

Även om årets första månader inte alls har var lika lönsamma för Geely som prognosen lovade ska man dock inte underskatta koncernens långtidstrategier. Sedan köpet av Volvo följer Hisingens stolthet en strikt expansionsplan, har alla nödvändiga (finansiella) resurser i ryggen och ska även konkurrera i elbilsbranschen med hjälp av syskonmärket Polestar.

Även moderkoncernen Geely har satt foten i elbilsträsket med märket Geometry, framför allt för att tävla globalt mot Tesla. Deras Model 3 får inom kort konkurrens av en femsitsig sedan vid namn A, med en räckvidd på mellan 41 och 50 mil beroende på batteripaket (52–62 kWh). Nästa steg blir (så klart) en suv samt en crossovermodell som båda bygger på samma plattform som sedanen.





Byton M-Byte har en gigantisk 48-tumsskärm.

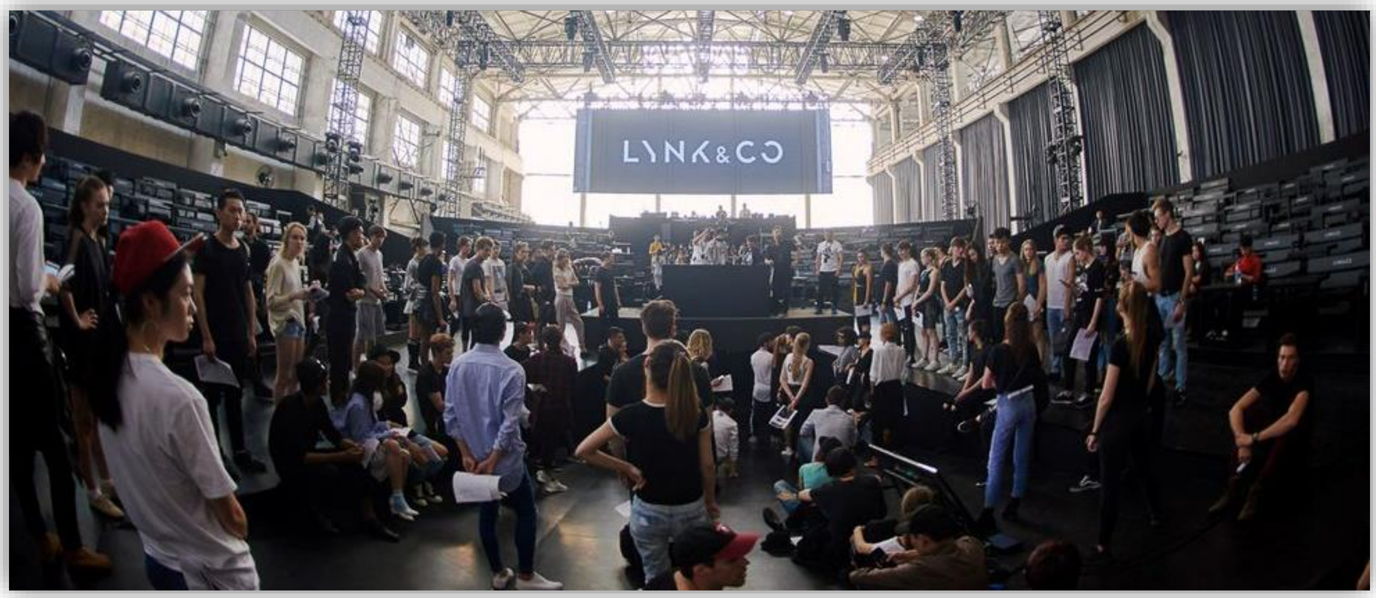
Även Uber har mött sin överman i Kina med Geelys Caocao-satsning. Till skillnad från det amerikanska företaget visar Geelys version redan svarta siffror tack vare 20 miljoner användare i mer än tolv kinesiska metropoler.

Självklart använder Caocao till övervägande del produkter ur Geelys egen portfolio som exempelvis mellanklasselbilen Emgrand EV. Inom en snar framtid planerar Geely att öka andelen sålda elbilar till hisnande 90 procent samtidigt som man forskar inom bränslecellstekniken och syntetiska drivmedel.

Även Lotus kommer så småningom ställa om från förbränningsmotorer till ren eldrift. Redan nu har Lotus startat ett projekt för en ny eldriven hyperbil med mer än 1.000 hästkrafter, den första nya modellen sedan 2008. Utan Geelys massiva finansiella injektioner hade projektet aldrig blivit av eller Lotus funnits kvar.

Hyperbilen, vars namn ännu är okänt, kommer traditionsenligt byggas i Hethel, Norfolk. "Lotus är bra för Geelys image", förklarar Lotus nya vd Feng Qingfeng som samtidigt innehar positionen som Geelys vicepresident samt teknikchef hos Geely Auto Group.

För tillfället attackerar Geely på samtliga fronter och planerar exempelvis med märket Lynk & Co insteget i Europa med hjälp av en abonnemangstjänst à la Netflix. Dessutom har Geely byggt ett nytt utvecklingscentrum i tyska Raunheim nära Frankfurt där inte bara en ny elbilsplattform utvecklas utan även nya affärsmodeller som fungerar i vår mobila tidsålder.





Preface gäller som en stilistisk vägvisare för framtida vagnar från den kinesiska giganten.

En av dessa affärsmodeller är projektet LEVC (London Electric Vehicle Company) som även det förvärvades av Geely för ett antal år sedan. Där byggs för tillfället modellen TX5, den senaste reinkarnationen av den legendariska Londontaxin som i sin senaste form inte längre drivs med diesel utan av en elmotor som får understöd av en mindre förbränningsmotor från Volvo.

2.000 exemplar finns redan på Londons gator, men den engelska metropolen kommer inte att vara ensam om den ikoniska taxiflottan.

I Tyskland använder exempelvis företaget Ioki, ett dotterbolag till Deutsche Bahn, TX5-modellen som shuttlebil som kan bokas via en app. Efter sparkcykelförebild funderar man även på en lätt lastbilsmodell på samma plattform som transportlösning i städerna.

Produktionskapaciteten finns i alla fall: Fabriken i Coventry skulle kunna producera upp till 80.000 bilar per år. Självklart hade modellen i så fall även erbjudits i Kina, där behovet av smarta transportlösningar är näst intill omättligt.

Den som tror att Geely nöjer sig där har helt fel. Bolaget, som en gång i tiden startade med att producera kylskåp, tar sig även an 5G-teknologin. Inte enbart för framtida autonoma fordon utan även på grund av Kinas höghastighetståg.

Deras marschfart på 350 km/h är alldeles för snabb för att wifi-nätet skulle hinna med och därför utvecklas ett nytt system som ska fungera även i högre hastigheter.

Tydligen är begreppet "att ha många järn i elden" bara förnamnet hos den kinesiska stormakten.

Byton M-Byte: Dags för serieproduktion



Hedin Bil ska sälja Byton i Sverige från 2021.



Kontorslandskapet blir flottare än europeisk standard.

På en gigantisk, drygt 700.000 kvadratmeter stor yta i Nanjing byggs för tillfället Bytons fabrik. Redan från början kommer den ha en årlig kapacitet på 150.000 bilar som kan dubbleras vid behov. I somras kunde Byton med hjälp av 350 guldfärgade robotar påbörja produktionen av elsuven M-Byte.

Den 4,85 meter långa bilen är utvecklad av före detta BMW-medarbetare och har en räckvidd på upp till 52 mil. Redan innan produktionen var igång hade Byton fått in 55.000 förbeställningar.

Finansiellt stöttas märket, som efter medgrundaren Carsten Breitfelds avgång nu leds av hans högra hand Daniel Kirchert, även av provinsen Jiangsu. Batteriet är utvecklat av Byton och väger 500 kilo. Battericellerna kommer däremot från kinesiska CATL.



1.200 arbetare bygger den nya fabriken i Nanjing, som ligger 1,5 timme med tåg från Shanghai. 1.600 arbetsplatser blir det här när det är klart.

I slutet av nästa år kan vi vänta oss en lansering i Europa, där M-byte-modellen lockar med en sanslös 48-tumsskärm som även skämmer ut Tesla. Fram till dess gäller det att få tekniken att fungera i serieproduktionen. Navigeringen samt språkstyrningen kommer från Baidu.

Utanför Kina har man ingått en kooperation med Amazon för att kunna nyttja deras Alexa-system. Bilarna levereras för omväxlings skull via tåg – världens nya silkesväg.

Abonnemangstjänst i Europa 2020



Geelys dotterbolag Lynk & Co kommer erbjuda sin modell 01, som baserar sig på Volvo XC40, som abonnemangstjänst i Europa.

Med Alain Visser finns en legendarisk bilchef på toppen av det unga märket. Senast var belgaren anställd som marknadsföringschef hos Opel under många år.

Insteget i Europa förbereds alltså med van och varsam hand, även om målgruppen för Lynk & Co borde vara relativt ung. Bolaget vill dock inte sälja sina bilar till privatkunder utan snarare erbjuda en abonnemangslösning efter Netflixmodell. Antingen betalar man en fast månadskostnad eller så säger man upp abonnemanget. Mer flexibilitet finns ju inte.

Servicen sköts av samma verkstäder som servar Volvo eftersom modellen uteslutande använder sig av en laddhybridvariant av den 1,5-liters trecylindriga motorn med turbo. Marknadsintroduktionen sker i slutet av 2020.

Modellen är stylad som en Porsche Macan och utrustad med 180-hästarsmaskin samt en elmotor på 82 hk. Lynk & Co 01 erbjuder inte enbart vassa köregenskaper utan även ett förvånansvärt rymligt baksäte.





BILSPORT.se

4. Så firar Bentley Pikes Peak-rekordet

Text: Emanuel Gylling **Publicerad:** 2019-12-04 09:06 **Uppdaterad:** 2019-12-04 13:17

I somras ställde Bentley upp i den legendariska backtävlingen Pikes Peak i Colorado, USA med en Continental GT W12. Med Rhys Millen bakom ratten sattes ett nytt rekord för serietillverkade bilar med en förbättring på 8,4 sekunder. Samtidigt fyller biltillverkaren 100 år, så det finns dubbel anledning att fira.



Därför tar Bentley fram en specialversion av Contintental GT – bara 15 exemplar ska tillverkas. De här bilarna känns igen på ett bodykit i kolfiber och ett färgschema som ska påminna om Pikes Peak-bilen. Blanksvarta 22-tums Mulliner Driving Specification-fälgar är standard och som tillval kan köparen få ett stort ”100” över hela grillen. Motorn är Bentleys W12 med dubbelturbo på 635 hk och 900 Nm vilken ger makalösa prestanda: 0-100 km/h på 3,7 sekunder och 333 km/h i topphastighet.






HANSEN'S CORNER
8 MILE PIT ROAD
PIKES PEAK | 10:18.488


VÄRLDSMÄSTARE
Red Bull
Red Bull
RACING COMPETITION
RACING COMPETITION
TOTAL
TOTAL
HANSEN
PAPYRUS
NGK
NTK

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

5. Provkörning av Bentley Flying Spur W12

Hans Hedberg, 7 december 2019

Tredje generationen Flying Spur efter modellnamnets återlansering 2005 visar på rejäla styrkor. W12-motor med fyrhjulsdrift – of course! – men bättre upp är kaxigt stolt formspråk och köregenskaper som hämtats från självaste Porsche Panamera.



FILM: ***https://youtu.be/FwQS8Zj0sgA***

”Världens bästa bil” hävdar Bentleys personal kaxigt när man talar om sin nya Flying Spur. Det tuffa uppsnacket blir lite mer förståeligt när jag läser in mig på tekniska data, men än mer tydligt när jag brakar på uppför Route de Napoleon i bergstrakterna norr om Rivieran. För så är det, Bentley Flying Spur är en körmaskin så som tidigare fullt ut femsitsiga kärror från Crewe aldrig någonsin varit men låt oss ta det från början:

”Bentley Boys”, de förmögna dandykillarna i 1930-talets överklass-England som tävlingskörde med sina maffiga ekipage på dagarna och festade vilt på nätterna blev snabbt synonymt med sina bilar. Men efter kriget påbörjades en ny era när antagonisten Rolls-Royce tog över Bentley och lät hänga på rundade Bentley-kylargrillar i stället för tempelstora krompjäser med sin fladdrande Spirit of Ecstacy på toppen.

Men vissa modeller tog fortfarande för sig och när S2 (förklädd R-R Silver Cloud II) presenterades 1959 trodde många att en ny generation rikemansboys hade fått nya tjänstefordon. Men S2 tillverkades i alltför få exemplar – 2 417 för att vara exakt – och snart återföll Bentley till att vara en blek, om än lyxig, R-R-kopia.



Bakpartiet skjuter på designmässigt. Markerade höfter på bakskärmarna, nästan som förr.

Lappkastet inleddes 1998 när BMW och Volkswagen styckade upp de brittiska kronjuvelerna, 2003 presenterades nya coupéen Continental GT som delvis baserades på Volkswagen Phaeton och två år senare kom Flying Spur-versionen som tog vid som fyrdörrars fullstor ”saloon”-sedan. Visserligen sålde tvådörrars GT dubbelt så bra som Flying Spur men 35 000 exemplar är inte så pjåkigt i sammanhanget. Och i London City blev Continental GT 00-talets Bentleypojkars toy nummer ett eftersom då man såg en parkerad i var gathörn. Ordningen var återställd och sedan dess har Bentley försökt att basunera ut att Bentley är lyxbilen som ägaren själv kör, i motsats till det där andra brittiska märket…

Tekniskt rullar nya Flying Spur, Mk III i den nya Volkswagen-ägda talföljden, på till följd av synergieffekterna inom den stora Volkswagen AG-koncernsfären. Ska man var elak – eller genomskinligt ärlig – är Flying Spur en uppskalad Porsche Panamera Turbo som präglats med klassisk brittisk hantverkstradition samt uppdaterad kraftfull drivlina. Både Zuffenhausen-limpan och Crewe-saloonen bygger på den gemensamma plattformsarkitekturen MSB.

Teknikdelandet gör att Flying Spur i framtiden kommer som både V6-baserad laddhybrid och mildare V8-motor. Givetvis lurar även en trimmad Speed-version runt hörnet. Till en början är det sexliters W12-maskin med ny insprutningsteknik och twinscroll-turbo som growl-gruntar under den jättelika huven. Maximalt effektuttag på 635 hästkrafter och ett vridmoment på 900 newtonmeter. Det är nog för att ta den 2 437 kg tunga (torrvikt) bilen till 100 km/h på 3,8 sekunder och topphastighet på 333 km/h.

Öppnar upp den tunga förardörren och sitter in. Fluffiga nackstöd, säten för massagekliniker och en instrumentbräda laddad med krom, snyggt lettrade reglage samt läder i överflöd. Rattnavet och vissa rattknappar känns igen från andra MSB-plattformssysslingar men överlag är det överdådigt lyxigt samt bekvämt för hela slanten. Till och med så att de högblanka inredningspanelerna speglar den instrålande Riveria-höstsolen lite i kraftigaste laget, om man nu är på gnällhumör.

Baksätet är konfigurerat för två passagerare och lyxkänslan når toppnivå men faktiskt är högsätet hos Flying Spur förarstolen. Det får vara hur som helst med elmanövrerade gardiner, massage- och fläktfunktion i kombination med minibar ombord (tack och lov inga picknickbord) där bak – styrkan hos Bentley är fortsatt att bilarna är roligare att köra än att bli skjutsad i. Önskar mig för en stund att ha råd att vara en Bentleypojk.



Blankt gnistrande krom och glansig trälack, som sig bör. Bentley håller vad man lovar.

Snirklar oss genom Monte Carlos karusellkaos, de monegaskiska fartguppen gör att vi gungar likt en sjösjuk val när det aktiva chassit är inställt på det mest komfortabla läget. Stramar raskt åt underredet, svänger ut på den snabba betalmotorvägen uppe på höjderna ovanför Medelhavet och stämplar ”pjäxan i pannrummet”.Sexliterstolvan skickar iväg Bentleyn som ett kraftfullt hammarslag. Vridmomentet verkar aldrig vilja sina, så länge det finns sås i tanken. Snittförbrukningen enligt färddatorn understiger aldrig 1,5 l/mil.

Men den nya dubbelkopplingslådan från ZF är inte i paritet med drivpaketet i övrigt. I upp- och nedförslut, särskilt i krypfart, vill den tunga besten gärna för ett kort ögonblick tveka, bilen tillåts frirulla vilket ger obehag av icke-kontrollkänsla. Tankarna går till tidiga VW DSG-lådor och sådana tankar önskar man ingen. Den elektroniska växelföraren följer inte alltid förarorder och P-läget anbringas med en separat knapp på nedsidan av växelspaksknoppen som då kan låsa sig av misstag.

Annars är Flying Spur överraskande lätt att rotera runt alla kringelikrokar i snurriga Monte Carlo och Sydfrankrike trots axelavstånd 3,2 meter samt karosslängd 5,3 meter. Tacka den aktiva fyrhjulsstyrningen för detta, i låg fart styr bakaxeln emot för att i högre fartregistret styra med och därigenom ge extra stadgad riktningsstabilitet som om ”Flygande Sporren” gick på räls.

Ljudkulissen hos och bakom Bentleyn är av den djupa välmående sorten. Som tolv stycken tändkulemotordrivna fiskebåtar i planingsfart. Det ryter, bultar, grymtar, vrålar om vart annat – inte alls politiskt korrekt 2019 men så skönt sound att man önskar alla bensinälskande personer denna högtidsstund. Slår av på mitt frenetiska positivhalande för en stund, stannar till för att spana in bilen i lugn och ro.



– Proportionerna är helt nya för Flying Spur med långt axelavstånd, kort överhäng fram och långt överhäng bak samt stora hjul som tar tag i formerna utstrålar karossen exakt det vi vill, förklarar Bentleys designchef, tysken Stefan Sielaff det slanka, samtidigt kraftfulla linjespelet när jag spejar in formerna. Lägg därtill en bred frontgrill som gapar över mycket flankerad av dubbla lamprundlar plus ett ”flygande B” längst fram på motorhuven så har du utseendet klart för dig.

Taklinjen är slank och lång, C-stolpen är gracil som hos en coupé och bakpartiet är välbalanserat harmoniskt med stora röda baklampor med kraftig kromlist runt om. Siluetten är spänstig med några få men betydelsefulla vassa pressveck som uttrycker fart och framåtanda. Jämfört med de två andra generationerna Flying Spur är nykomlingen avsevärt mycket bättre. Om ni frågar mig.

Från förarplats kan man ana toppen hos nya kylarprydnaden men personligen tycker jag att fronten slokar lite för mycket längst fram. Måste sträcka på mig för att över huvud taget se det nya bevingande B:et långt där framme.

Givetvis är utrustningslistan fet och lång, men Bentley Motors Limited Companys affärsidé är att erbjuda kunden största valfrihet, det är inga problem att lägga på tillvalspaket för både 200-, 300- och 400 000 kronor. Eller mer. Mulliner-paket kostar från dryga 100 000 kronor och ger Flying Spur det lilla extra. Sedan finns chassiförändringar, Bang & Olufsen-speldosa och så vidare.

Om du över huvud taget behöver fråga om priset-på-gatan för bilen, från cirka 2,4 miljoner kronor, är du antagligen ingen spekulant på riktigt utan mer av den nyfikne biltorskande allvetarsorten. Precis som alla vi andra.



Dubbla VR6-motorer blir till W12.
15-graders VT6-block sitter med 72 graders vinkel i stjärnformation.

Tre frågor



Vad utmärker nya Bentley Flying Spur?
– Vi har förstärkt Flying Spur identitetsmässigt. Bentley-generna är starkare än någonsin. Långt axelavstånd med kort överhäng fram och långt baktill ger en ny grace till karossen. Helheten är sammansatt och kraftfull.
Inredningsmässigt håller ni fast vid det engelska anslaget?
– Interiört är nya Flying Spur en ny dimension för Bentley, där vi förstärker detaljnivåerna och kvalitetsintrycken. Den vridbara klock-träpanelen på instrumentbrädan ger en extra modern touch till det klassiska som vi är måna om.

Om man inte är nöjd med Bentleys stora utbud- och tillvalslista, vad kan man göra?
– I samband med vårt 100-årsjubileum förstärker vi Bentleyidentiteten ytterligare och med Mulliner-serien kan Bentleykunden personifiera och individualisera sin Flying Spur ytterligare efter egen smak, tycke och stil.



Gränssnittet håller inte lika hög klass som bilen i övrigt.
Uppfattas som en halvgeneration gammal.

Det här är nytt!

Stil
Ingen kan ta miste på att Flying Spur är ny, skillnaderna är markanta jämfört med tidigare modell. Betydligt mer harmoni i linjespelet.

B
Som svar på Rolls-Royce Spirit of Ecstacy har Flying Spur sin bevingade initialbokstav. Givetvis går det att fjärrstyra B:et ner i kylargrillen.

Växellåda(öppnas i ett nytt fönster)
Åttaväxlad dubbelkopplingslåda 8HP90 som köps in från tyska ZF (Zahnradfabrik).

MSB
Inte "Myndigheten för samhällsskydd och beredskap" utan "Modularer Standardantriebsbaukasten" innebär att Flying Spur har chassikomponenter från Porsche Panamera.



Bagageutrymmet är helt inklätt i tjock matta,
för att inte repa märkesväskor. Endast 420 liter ryms.

Bentley Flying Spur W12

Pris: Cirka 2 400 000 kronor, säljstart nu, leverans första halvåret 2020.

Motor: Bensin. Längsmonterad 12-cyl W-motor med 2 överliggande kamaxlar per cylinderbank. 4 ventiler per cylinder. Cylinderavstängning. Dubbelturbo. Kompression 10,5:1. Borrning/slag 84,0/89,5 mm, cylindervolym 5 950 cm3. Max effekt 635 hk (467 kW) vid 6 000 r/min, max vridmoment 900 Nm mellan 1 350–4 500 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, fyrhjulsdrift. 8-växlad dubbelkopplingslåda.

Fjädring/hjulställ: Luftfjädring, adaptiva krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elservo. Vändcirkel 11,7 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd fram 10,5 tum, bak 11,5 tum, däck fram 265/40 R21, bak 305/35 R21.

Mått/vikt (cm/kg)
Axelavstånd 319, längd 532, bredd 198, höjd 148, spårvidd f/b 167/166. Markfrigång 14. Tjänstevikt 2 437, maxlast 563, max släpvagnsvikt 0. Tank 90 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 420 liter.

Fartresurser
Acceleration 0-100 km/h 3,8 s, toppfart 333 km/h.



”Flying B”
den stiliserade initialen sänks ner i motorhuven på elektriskt väg för att hindra stöld.

Bränsleförbrukning: (WLTP): Hög 1,27 l/mil, extra hög 1,29 l/mil, blandad körning 1,48 l/mil. CO2 337 g/km.

Garantier: Nybil 3 år.

Skatt: 25 129 kronor per år de första tre åren, därefter 5 332 kronor per år.



Rattnavet och vissa rattknappar känns igen från andra MSB-plattformssysslingar men överlag är det överdådigt lyxigt samt bekvämt för hela slanten.

Rivaler



Rolls-Royce Ghost
Baby-Rollsen är stor nog för direktörer men också smidig nog att ratta själv. Ghost har sina rötter i BMW 7-serie men är inte lika inspirerande som Flying Spur att köra. (Ännu) högre svansföring än Bentley.
Pris: Cirka 3 500 000 kronor.



Mercedes-Maybach S 650
Närmare 1,5 miljoner kronor dyrare än S 560. På utsidan syns mer krom och det unika emblemet. På insidan en tysk verklighetsdröm. Minst lika lyxig men även mer anonym.
Pris: Cirka 2 500 000 kronor.

GALLERI
Bentley Flying Spur 2020
16 bilder

Feber

6. Minotto Barchetta med Ferrari-V12:a under det vackra skalet

AV BOBBY GREEN 2019-12-06 KL 20:00

En hyllning till 60-talet



FILM: https://youtu.be/Xr2XX2RU5RQ

Hans Teijgeler hade en vision och en dröm om en bil som inte fanns. En modern superbil med klassiska linjer inspirerade av racerbilarna från 60-talet. Så han byggde en själv och resultatet heter **Minotto Barchetta**. När han hade bestämt sig för designen la han ett år på att få till karossen i kolfiber. Sen var det dags för drivlinan och det dög inte med vad som helst. Till slut föll valet på en V12:a från Ferrari - den på 5,8 liter som finns i 612 Scaglietti. Över 530 hästar letar sig via en sexpetad manuell låda till bakhjulen och det är som ni säkert kan förstå mer än tillräckligt med pulver för att den här kärran som väger 985 kilo torr ska röra på sig.

Just nu är bilen en prototyp och Hans kommer att bygga versioner till folk som är intresserade men då med en Busso från Alfa Romeo istället. Denna kommer att masseras av välkända Autodelta till 3,8 liter istället för mer kraft än originalet. Vill man verkligen ha bilen med V12:a ska det gå att ordna också.

Läs storyn om bilen på länken där det även finns massa fina bilder på den. Bonusklipp på plats två som behöver undertexter.

petrolicious.com +

7. Blir det här Cybertrucks värsta konkurrent?

Redaktören bytbil 2019-12-06

Se stora genomgången av "kylskåpet" Bollinger



FILM: *https://youtu.be/UHOuenVXPig*

Vem vinner pickup-kriget? Den lilla amerikanska uppstickaren Bollinger eller Elon Musks Cybertruck?

Brittiske bilexperten Mat Watson har gjort en stor genomgång av Bollingers två protoyper.

– Bollingers pickup är skapad för skön terrängkörning, säger han.

Både Bollinger och Cybertruck ska ut på marknaden om två år. Båda är minimalistiska i design och robusta bjässar. Och båda är helt elektriska.

Men medan lilla entusiastbygget Bollinger har pratat om sin nya pickup i flera år slog Elon Musk till på en scen för bara några veckor sen och chockade en hel bilvärld med sin Cybertruck.

Så har Bollingers pickup för cirka 1,2 miljoner kronor en chans på marknaden?

Ja, enligt den brittiske bilexperten Mat Watson är Bollinger ett imponerande fordon där alla detaljer är genomtänkta och funktionella.

Watson visar till exempel Bollingers unika genomlastningslucka genom att krypa ut ur hålet, där man kan kasta in en last som är drygt fem meter lång.

– Det här är unikt, att kunna frakta till exempel plankor inuti fordonet.

Att bilen ska vara praktisk och lätt att köra i terräng märks även på fjädringen: ställd i högsta läget ska bilen ha en markfrigång på nära 51 centimeter. Systemet för nivåreglering bygger på samma teknik som Citroën introducerade på 50-talet.



Motorerna har ett vridmoment på 639 Nm – och växellådans hög- och lågväxel samt en elektroniskt låsbar differential gör att man klarar även den tuffaste offroadkörningen.

Lastkapaciteten ska ligga på 2,2 ton – med möjlighet att bogsera upp till 3,4 ton. Samtidigt klarar bilen av att göra 0-100 km/h på strax under 5 sekunder.

Ett batteripack på 125 kWh driver två motorer som ger 360 hästkrafter till alla fyra hjulen. Räckvidden ska vara 32 mil, som förlängs med hjälp av bromskraftåtervinning. Med laddning upp till nivå 3 ska batteriet kunna laddas fullt på två timmar.

Historien bakom Bollinger är ganska kul: reklamgurun Robert Bollinger hoppade av sitt arbete för att bli lantbrukare hemma på gården. På jordbruket behövde han en bra pickup, men när han tittade runt på olika modeller blev han bara besviken. Så han bestämde sig för att skapa sitt eget perfekta fordon.

Nu ska alltså Bollinger B2 (och även terräng-suven B1) snart börja tillverkas och vara ute till försäljning inom två år.

Det är en imponerande prestation av en person som designat sitt första fordon. Men frågan är ju om hans 1,2-miljonerstruck kommer att kunna rubba Teslas Cybertruck som kommer ut ungefär samtidigt – och som har bättre siffror.

Grundversionen av Cybertruck kommer att vara mycket billigare – cirka 40 000 dollar – och ha en räckvidd på 40 mil. Dessutom kan Cybertruck bogsera uppemot 6 ton, enligt Teslas första uppgifter.



RECHARGE

8. Nya ellastbilen som hotar Volvo och Scania: "Som ett godståg"

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-12-04 17:14

Amerikanska uppstickaren Nikola har visat upp flera vätgasdrivna lastbilar som ska locka med lång räckvidd och hög lastkapacitet. Men för ett drygt år sedan visade Nikola också upp en ny lastbil som kommer både med vätgas- och batterieldrift. Den är specifikt framtagen för den europeiska marknaden där vätgasmackarna fortfarande är få. Nu har modellen presenterats i sin helhet vid ett event i Turin.



Italienska lastbilstillverkaren Iveco har gått in med 2,4 miljarder kronor i Nikola och mycket av tekniken under skalet på batterilastbilen hämtas från en Ivecolastbil. Iveco är en av konkurrenterna till Volkswagen, Mercedes, Volvo och Scania.

"Vi rullar in i Europa som ett godståg", säger Nikola Motors vd Trevor Milton. Han skröt också om att Nikola sålt slut på produktionen för många år framöver.





Nikola Tre, som modellen heter, får en räckvidd på upp till 96 mil enligt Reuters men förmodligen gäller det versionen med bränslecellsdrift. Enligt Nikolas pressmeddelande kan vi förvänta oss en räckvidd på 40 mil för batteriversionen och en batterikapacitet på upp till 720 kWh.

Leveranserna av batteriversionen ska köras igång 2021 och bränslecellsversionen dröjer till 2023.

Tesla ska inom några år börja leverera en stor lastbil med lång räckvidd och snabb laddning. Även hos Volvo och Scania experimenteras det en del med eldrift, men batteridrivna lastbilar har också fått mothugg. Teslas lastbil kommer exempelvis bli bra för att transportera lätt last som chipspåsar, sa Scanias chefsingenjör för elektromobilitet till Ny Teknik.

Nikola One är en ny lastbil med nollutsläpp – vätgas ingår

Volvo Lastvagnar har levererat sina första eldrivna lastbilar – kommer rulla i Göteborg

Hånet mot Teslas lastbil: "Jättebra för att transportera chipspåsar"



Av Erik Söderholm

Feber

9. Kalashnikov visar eldriven motorcykel-prototyp

AV BOBBY GREEN 2019-12-06 KL 14:40

En caféracer



***FILM**: https://youtu.be/V9vUHg7S5G0*

Kalashnikov har som vi tidigare skrivit om knoppat av sig och tillverkar nu för tiden inte bara vapen utan även andra saker. Det senaste påhittet är den här eldrivna motorcykeln som just nu är i ett prototyp-stadie. Den ska toppa 100 km/h och kunna ta sig tio mil på en laddning så det är ingen långkörare det handlar om. Elmotorn ger 67 hästar.

Någon mer information kring bygget eller om det här är något som ska lanseras i framtiden finns inte för tillfället.



[Kalashnikovs nyhet smattrar ingenting]()

[Kalashnikov har tagit fram en elbil]()

GRANTURISMO

10. Mercedes-Benz SLK

Gran Turismo Magazine nr.4 2018

Sportig, lätt och kort. Den första generationen av Mercedes SLK levererade vad beteckningen lovade och vägde in strax under 1,2 ton. Det blev också en megahit för Mercedes med nästan 400 000 byggda bilar, vilket gör den lättåtkomlig. Men är det en framtida bubblare?

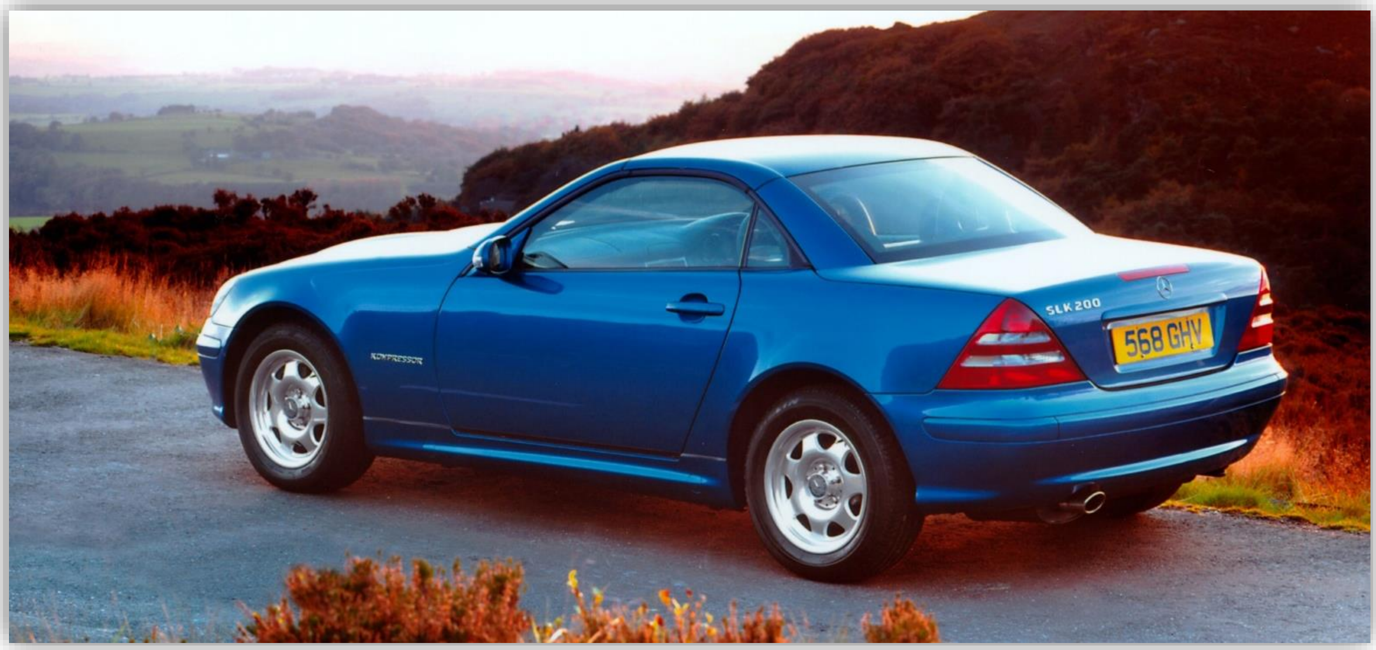


Sportlich. Leicht. Kurz. Upphetsningen var stor när Mercedes visade konceptet för sin nya kompakta roadster SLK på Turins bilsalong våren 1994. En tvåsitsig öppen Mercedes i en åtkomlig prisklass såg närmast oemotståndlig ut i den form som hade mejslats ut av formgivarteamet Murat Günat och Michael Mauer. Turin blev också två år senare arenan för introduktionen av produktionsversionen av SLK, som positivt nog låg nära designkonceptet i form och proportioner.

Bilen begåvades med exakt samma axelavstånd – 2 400 mm – som klassikerna 300 SL och 190 SL, varav den senare kan sägas utgöra en andlig förebild till 1990-talets Kurzroadster. SLK fick också en så kallad plåtcab, vilket brukar sätta käppar i hjulen för ambitionerna att skapa en lättviktare. Men faktum är att SLK:s matchvikt började precis under 1,2 ton, vilket måste sägas vara en bedrift av konstruktörerna.

Bilen byggdes på C-klassens tekniska plattform, och tillverkningen hamnade därmed på samma plats i Bremen, i den gamla Borgward-fabriken som brukar omhuldas av Mercedes-entusiasterna som den fabrik som håller allra högst byggkvalitet.

Yttermåtten är kompakta, och en ur-SLK är måttmässigt jämförbar med den aktuella Mazda MX-5 med sin längd som håller sig inom fyrametersstrecket.



Den relativt komplicerade takkonstruktionen som med hydraulik skickar ner taket i bagageutrymmet är en komfortabel och vädertålig lösning med ett enda stort minus: Det stjäl huvuddelen av utrymmet i skuffen bak, som krymper från 348 till 145 liter. Det gäller att packa sin SLK rätt om man ska ut på längre utflykter och vill köra öppet. För även om ur-SLK är en kort och relativt lätt bil med ett sportigt yttre, lutar dess köregenskaper i grunden mer åt långfärd än åt spänstigt bus. Styregenskaperna är lugna och stabila på klassiskt Mercedes-manér, och de långa fjädringsvägarna, de sköna stolarna och den relativt tysta kupén skapar fina förutsättningar för en Europatur på tu man hand.





Den första generationen SLK konstruerades för lätta fyrcylindriga motorer, och även om det senare kom sexor passar bilens hela väsen bättre med någon av de fina kompressormatade fyrorna. Mercedes valde bort den effektivare avgasturbon till förmån för den mekaniska kompressorn, som gav ett jämnt krafttillskott genom hela registret utan att plågas av dålig gasrespons.

På programmet fanns två olika överladdade motorer, på 2,0 och 2,3 liter, och även om den större naturligtvis har ett kraftövertag (190 mot 161 hk), är det SLK200 som har den varvvilligaste gången.

Manuella växellådor har aldrig varit Mercedes starka kort, och även om det inte är något fel på funktionen hos de 5- eller senare 6-växlade lådorna från Getrag, var man dåliga på att få till den känsla av finlir som exempelvis BMW lyckas bygga in. Ändå föredrar vi de fyrcylindriga versionerna med manuell låda, som trots allt piggar upp körupplevelsen en del.

Det var först när sexorna kom in i bilden, i samband med ansiktslyftet bilen fick vid millennieskiftet, som automatlådan kändes rätt. SLK320 begåvades då med Mercedes första V6-motor, den som också var den första och enda av Mercedes maskiner som kom att byggas med tre ventiler per cylinder. Maxeffekten var 218 hästkrafter, vilket i ljuset av dess högre matchvikt gav den ett beskedligt prestandaövertag (6,6 mot 6,9 sek till 100 km/h).

Den som var besviken på att SLK fortfarande inte hängde med BMW:s M Roadster eller Porsches starkare Boxsterversioner fick vänta ett år. Då kom nämligen SLK32 AMG, där treventilaren fick överladdning från en kompressor med vattenkyld laddluftkylare, som skickade upp effekten till friska 349 hästar.

Och det är också här någonstans som historien om ur-SLK som samlarobjekt tar sin början. Det byggdes bara 4 333 exemplar av SLK32 AMG, vilket naturligtvis gör den till den överlägset bästa investeringen i R170-familjen, som är den interna beteckningen på den första generationen SLK.

Totalt byggdes nästan 400 000 exemplar mellan 1996 och 2004, vilket borgar för att det alltid kommer att finnas ett stort utbud av SLK på marknaden för den hugade spekulanten.

Inget prisrace att vänta på SLK alltså. Men heller inget ras.

Text av Gunnar Dackevall

Klassiker

11. Grattis Dodge & Chrysler Aspen!

Publicerad **16 december 2009**

Text Carl Legelius

Idag när en volvomodell borde ha bilnamnsdag - det är ju Assar - väljer vi istället att fira Aspen. Dodge och Chrysler Aspen.



När framgångsrika kompaktmodellen Dodge Dart skulle ersättas riktade namngivningsstrategerna på Chrysler blickarna mot USA:s kanske flådigaste skidort, Aspen i Colorado.

Dodge Aspen introducerades 1976 och fanns till 1980. Den byggdes i Michigan men också i Bogota i Colombia och Mexico City i Mexiko. Systermodell var Plymouth Volare.

Större glasytor, bättre luftmotstånd och färre svetspunkter var några av ledorden under framtagandet - som för första gången i Chryslers historia involverade en hög grad av datorteknik. Trots höga ambitioner led de första bilarna av stora kvalitetsproblem, man återkallade varenda exemplar av årsmodellerna 1976 och 1977 för att byta framskärmar om det befanns nödvändigt.

Karosserna rostkänslighet blev ökänd och Chrysler bemästrade problemen med att införa innerskärmar i plast och galvaniserad plåt på utsatta ställen.

Aspen/Volare blev framgångrika "bread and butter" bilar för Chrysler. Drygt 1,8 miljoner tillverkades i USA.

Aspen har blivit aktuell igen, Till årsmodell 2007 relanserades namnet, fast nu på en SUV, tidigare benämnd Dodge Durango. Men den visar vi inte på Klassikers hemsida, någon ordning får det ändå vara.



Europaidealen slog igenom i annonseringen för Dodge Aspen. Man underströk att det var en europeisk storleksklass och europeisk prislapp. Men den amerikanska komforten och lyxen fanns med i paketet, åtmistone om rätt tillvalsrutor kryssades i vid beställningen. Custom och SE hade lite annorlunda bakljus och en dekorationspanel mellan dessa. Bilden visar första årsmodellen.



Större bakljus kom 1978 och som tidigare: rak sexa eller V8 att välja mellan.
Precis som föregångaren Valiant hade Aspen torsionsfjädring fram och bladfjädrar bak.



1978 ändrades utseendet i nosen. Aspen fanns i fler karossutföranden,
som tuff coupé, sedan eller herrgårdsvagn.

SLUT